ARIPI ROMÂNEŞTI





Director, C-dor a
AL. DEMETR

205

ANUL II, Nr. 36
10 MARTIE 1943

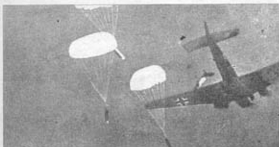
HIDROAVION ROMANESC DE VEGHE
PE INTINSURILE MĂRII NEGRE.
(S.M.P.)

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE DE STAT

S. A. R.



AVIOANELE SOCIETĂȚII L. A. R. E. S. AU PARCURS IN ANUL 1942 PESTE UN MILION KILOMETRI IN CURSE CIVILE ȘI MILITARE, TRANSPORTÂND CIRCA 15.000 PASAGERI, PESTE 300.000 KGR. MĂRFURI ȘI PESTE 80.000 KGR. POȘTĂ CIVILĂ ȘI MILITARĂ







AVIAȚIA Germaniei

207

La 1 Martie aviația germană a sărbătorit aniversarea a nouă ani de existență.

Plămădită și organizată de geniul creator al Reichsmareșalului sburător Hermann Göring, aviația germană — arma de elită a națiunii germane — a devenit în scurt timp un formidabil „pumn aerian" de oțel și foc, de o **mărime** sdrobitoare și cu adevărat groaza celor cari au simțit-o! Ordinul de zi pe care Reichsmareșalul Göring l-a adresat la 1 Martie 1943 sburătorilor lui este un laconic — dar cald și hotăritor îndemn — pentru acțiunile viitoare:

„Vom lovi cu noui forțe pe inamic și îl vom nimici oriunde îl vom întâlni. Victoria TREBUE să fie a noastră și VA FI a noastră. Spiritul de jertfă al camarazilor cari și-au dat viața pentru Germania și libertatea poporului nostru ne face de neînvins!".

Bravura sburătorilor germani o cunosc și au simțit-o din plin toți dușmanii Axei.

Alături de camarazii sburători români, italieni, finlandezi și croați, sburătorii germani vor dovedi și în viitor puterea, disciplina, spiritul de jertfă și nobilele lor sentimente de dragoste și devotament pentru Patrie, Fuehrer și Reichsmareșalul Göring. Vor învinge întotdeauna, așa cum au învins și până acum pe cele mai puternice aviații dușmane.

Este credința nestrămutată a sburătorilor aliați de pretutindeni, este urarea sinceră pe care aripile românești o adresează camarazilor germani.

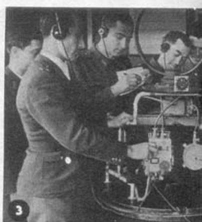
A. D.



LANDMAN



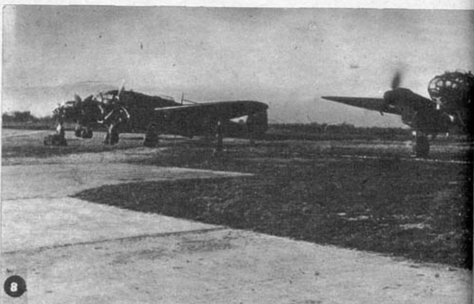






Aripi ROMÂNEȘTI IN LUPTA







1. **La un comandament aeronautic, pe front.**

2. **Incălzirea motoarelor pe frontul de Est, iarna.** *(S.M.P.-P.K.)*

3. **La o şcoală de aparate de bord.** *(S.M.P.-P.K.)*

4. **Ofiţerii unui comandament de aeroarmată cercetează materialul adus de avioanele de recunoaştere.** *(S.M.P.-P.K.)*

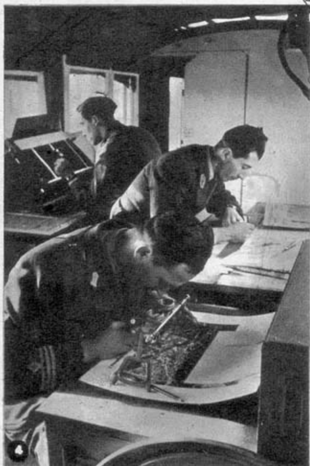
5. **Un grup de sburători, iarna, pe frontul de Est.**

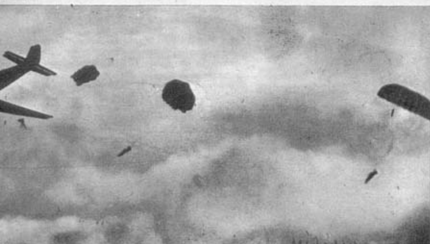
6. **Norii şi ceaţa nu descurajează pe temerarii noştri paraşutişti.**

7. **La manşe...** *(S.M.P.-P.K.)*

8. **Bombardierele româneşti gata de sbor spre inamic...** *(S.M.P.-P.K.)*

9. **O reuniune a ofiţerilor aviatori germani şi români. In primul plan: Domnul ministru General Gh. Jienescu.**











CRONICA RĂZBOIULUI aerian

INTRE 15 — 28 FEBR. C.

de ROMULUS SEIŞANU



PERIOADA de tranziţie de la iarnă la primăvară, pe frontul oriental european a scos în evidenţă importanţa covârşitoare a armei aeriene, ca instrument ofensiv.

Comparând activitatea aviaţiei din cursul acestei ierni, cu activitatea ei dela 15 Februarie 1943 încoace, constatăm o intensificare progresivă a ei odată cu apropierea primăverii. Reamintim că în tot timpul iernei condiţiile atmosferice n'au fost favorabile aviaţiei în spatiul imens al teatrului de război din răsărit, aşa că randamentul său a fost fatal redus. Se ştie cum ceaţa ce a acoperit câteva luni terenul luptelor şi zonele din spatele frontului sovietic n'au îngăduit aviaţiei germane să facă recunoaşteri metodice, spre a descoperi zonele de concentrare, coloanele în marş şi mişcările forţelor inamice în vederea constituirii dispozitivului lor ofensiv, nici atacuri massive fulgerătoare împotriva diverselor obiective militare şi nici intervenţiuni cu mare eficacitate în cursul bătăliilor, în colaborare cu celelalte arme, spre a sfărâma elanul ofensiv, sau a paraliza riposta adversarului.

De aceia comandamentul armatei roşii a căutat să tragă maximum de avantagii din condiţiile atmosferice, contând pe aliatul său „Iarna", spre a întreprinde şi desvolta ofensiva cu forţe terestre considerabile în sectorul frontului oriental de sud şi a făcut cele mai mari sforţări şi sacrificii. ca să poată obţine rezultatele strategice înainte de apariţia primăverii, când aviaţia germană, română şi celelalte aliate, ar fi recâştigat libertatea deplină de acţiune. Serviciul meteorologic german, care prezintă o mare importanţă pentru angajamentul aviaţiei, căci el culege informaţiile necesare şi le transmite sub forma de mesagii precise formaţiunilor de luptă şi celor de recunoaştere din zona luptelor, a îndeplinit misiunea sa în cele mai bune condiţii şi în tot cursul campaniei grele de iarnă; dar, după cum am spus, starea atmosferică a redus mult activitatea aviaţiei germane. Odată însă cu perioada desgheţului în raza de acţiune a ofensivei sovietice de pe frontul de sud, condiţiile atmosferice au favorizat intervenţia masivă a formaţiunilor de Stuka de luptă şi de recunoaştere, germane, române şi celelalte aliate, în toate focarele principale ca şi în zonele dinapoia frontului inamic cu o mare eficacitate. Astfel, între 15 Februarie şi 1 Martie 1943, aceste formaţii au susţinut trupele germane angajate în luptele grele din regiunile Orel, Kursk, vest de Harkov, Izium, Mius şi Cuban, din zona frontului de sud; ca şi pe cele angajate în luptele tot atât de grele din regiunile dela sud de lacul Ladoga, râul Volhov, sud-est de lacul Ilmen, Veliki Luki şi Riev, din sectorul frontului de nord şi central, prin atacuri numeroase puternice împotriva unităţilor blindate şi mai ales împotriva serviciilor de întărire din spaţiile apropiate ale frontului. In bătălia din regiunea lacului Ladoga, care a atins în ziua de 22 Februarie o extremă violenţă, forţele sovietice după un puternic bombardament al artileriei şi cu sprijinul unor numeroase formaţiuni de avioane de luptă, au încercat să străpungă liniile germane dar intervenţia avioanelor „Stukas" şi a celorlalte de luptă germane care au colaborat cu trupele de uscat, au contribuit la paralizarea atacurilor inamice în urma pierderilor severe în oameni şi în materiale ce le-au adus forţelor sovietice.

In ziua de 23 Februarie, pe frontul oriental, între Leningrad şi Cuban, avioanele de vânătoare germane au doborît 99 de aparate sovietice, iar artileria germană antiaeriană, 19. In ziua de 26 Februarie, la sud de lacul Ilmen, unde inamicul a format două centre de operaţii şi a susţinut atacurile infanteriei şi blindatelor sale cu escadrile numeroase de avioane, aviatorii germani au obligat la luptă pe cei sovietici, care sburau la mică înălţime şi au efectuat bombardamente cu efecte întinse distructive împotriva concentrărilor de trupe şi a auto-vehiculelor îngrămădite în spaţiile dela sud-est de Staraja Rusa, nord-est de Holum şi nord de Veliki Luki.

De asemenea prin lovituri de bombe în plin au fost distruse multe adăposturi blindate, poziţii de luptă şi piese de artilerie.

In luptele aeriene angajate în acelaşi spaţii în ziua de 27 Februarie aviatorii de vânătoare germani, au doborît 21 de aparate sovietice, fără să sufere pierderi.

A doua zi prin atacuri date de la mică înălţime, aviatorii germani au distrus 120 de vehicule motorizate încărcate cu trupe, trei baterii de artilerie grea, trei mari

depozite de muniţii şi numeroase trenuri pe liniile ferate principale strategice.
In sectorul frontului de sud, în parte mobil în parte aproape stabilizat, activitatea aviaţiei germane a fost şi mai mare
Colaborînd cu trupele armatei terestre ea a intervenit în toate luptele ofensive şi defensive, dând grele lovituri inamicului şi contribuind la slăbirea treptată a capacităţii sale ofensive mai cu deosebire în bătăliile ce s'au desfăşurat între Nipru şi Doneţ şi apoi în regiunea Izium, unde trupele germane au câştigat teren şi au trecut în câteva puncte râul Doneţ, spre est şi nord-est.
Grupul de aviaţie italian, care operează pe acest front în condiţii strălucite, a pierdut pe comandantul său, generalul Pezzi, — unul din sburătorii încercaţi şi şefii de elită ai armei aeriene italiene — cu prilejul unui sbor ce l-a făcut spre poziţiile unde câteva unităţi italiene erau încercuite, cu scopul de a recunoaşte personal terenul şi a organiza evacuarea răniţilor prin ajutorul avioanelor.
In spaţiul maritim al Mediteranei avioanele torpiloare şi celelalte, germane şi italiene, au continuat să atace convoiurile inamice şi instalaţiile porturilor de pe coasta Algeriei. Un număr relativ însemnat de vase de răsboiu şi de comerţ engleze au fost scufundate sau avariate.
. Pe teatrul de operaţiuni din Tunisia, aviaţia beligeranţilor a activat în fiecare zi, cu toată vremea nefavorabilă ce s'a menţinut în zona muntoasă dela nord şi în zona centrală.
Avioanele de bombardament britanice au atacat oraşele din Italia şi însulele Sardinia şi Sicilia: Milano, Neapole, Gioia Tauro, Amantea, Cantazaro Marina, Trapani, Cagliari, cu efecte distructive asupra clădirilor şi cu 150—300 de victime omeneşti în fiecare localitate.
In noaptea de 1—2 Martie un atac concentric împotriva Berlinului a fost dat de un grup de avioane grele de bombardament de câte patru motoare britanice, în cursul căruia 19 aparate britanice au fost doborîte de focul puternic al artileriei antiaeriene germane iar altele s'au risipit în împrejurimi.
Bombele explozive şi incendiare ce au căzut în câteva cartiere ale oraşului, n'au atins ţinte precise, ci diferite case. Piloţii germani de vânătoare au contribuit şi ei la micşorarea efectelor acestui atac aerian nocturn, organizat cu scopul de a impresiona populaţia civilă. Atacul n'a putut fi prelungit din cauza focului puternic al artileriei antiaeriene.
In Germania s'a serbat în ziua de 1 Martie împlinirea a opt ani dela refacerea şi organizarea modernă a aviaţiei.
Invinsă în răsboiul trecut, Germaniei i s'a interzis prin tratatul dela Versailles să dispună de o aviaţie militară, îngăduindu-se numai să construiască dirijabile (Zeppelinuri) şi avioane civile în anumite condiţii. Construcţia, detenţiunea, importul sau punerea în circulaţie a aparatelor blindate, sau amenajate ca să primească o armă, ce ar fi putut fi folosită în caz de răsboi au fost deasemenea interzise Germaniei. In ce priveşte construcţia, sau importul de avioane cu caracteristica tehnică a avioanelor de vânătoare n'au fost permise Germaniei decât pe baza unor autorizaţii excepţionale, după cum şi numărul piloţilor apţi să piloteze asemenea tipuri de avioane autorizate, a fost restrâns, fiindu-i îngăduită numai participarea la concursuri.
Dintre aviatorii militari germani, numai 36 membri ai Reichswehr-ului foşti piloţi de răsboi şi alţi 36 instruiţi după răsboi, au primit autorizaţia să practice sub titlul personal şi particular pe socoteala lor, *sportul* aviaţiei. Pe teritoriul Renaniei, sub regimul dinainte de 1933, s'au organizat numai patru porturi aeronautice şi 12 terenuri auxiliare.
In 1930 numărul avioanelor civile cu motor ale Ligii aeronautice germane n'a trecut de 120 şi în primul trimestru al anului 1931 această Ligă a comandat 30 de avioane de tipurile Klemm, B.-F.-W. şi Junkers. In 1924, în bugetul Germaniei s-a prevăzut o sumă de 753.000 de mărci pentru instrucţia piloţilor iar în bugetul din 1929—30 ea s'a ridicat la 2 milioane de mărci.
In acea epocă a mai funcţionat un „Oficiu central de siguranţă aeriană"; serviciile meteorologice şi radio-aeriene şi institutul de cercetări aeronautice din Adelrsdorf.
Germania a organizat apoi câteva linii aeriene naţionale şi internaţionale şi a dispus până la 1933 de uzinele aeronautice Junkers, Heinkel, Dornier şi cele bavareze. Cam acestea a fost disponibilităţile Germaniei în materie aeronautică în ajunul



venirei la putere a partidului social-naţional de sub conducerea D-lui Hitler.
De fapt, când s'a instaurat regimul hitlerist, Germania n'a avut o aviaţie militară propriu zisă — nici industrie pentru construcţia aparatelor de vânătoare, de luptă, de bombardament şi de recunoaştere şi a motoarelor nici personalul instruit navigant şi tehnic (piloţi, observatori, mecanici ş. c. l.).
La manevrele armatei germane din 1930, avioanele civile au participat şi au făcut exerciţii aeriene cu ofiţeri pe bordul lor. Aşa că numai după 1933, precis de la 1 Martie 1935 regimul social-naţional, sub impulsul marelui organizator şi animator, mareşalul Goering, a luat naştere şi s'a desvoltat marea aviaţie militară, în condiţiuni cu adevărat uimitoare, atât în ce priveşte calitatea şi numărul crescând al aparatelor, cât şi în ce priveşte organizarea unui corp select de piloţi şi de tehnicieni.
Graţie acestei organizări moderne aviaţia germană a putut în cursul războiului să obţină succese mari pe toate fronturile şi să aducă cele mai însemnate servicii celorlalte arme de uscat şi navale.



AVIAŢIA SANITARĂ ÎN RĂZBOI

GOLUL hotărîtor ca factor de luptă decisiv al aviaţiei în actualul războiu şi multiplele întrebuinţări ce se pot da avionului, a făcut să se realizeze practic evacuarea răniţilor şi bolnavilor pe calea aerului.

Deşi ideea era veche — *Dr. Chassaing* 1918 în Maroc — totuşi avioane amenajate special în acest scop au apărut în Mai 1929 pe aerodromul Orly, când s'a ţinut şi primul congres internaţional de aviaţie sanitară, iar în 1933 la Madrid în Iunie la avioanele sanitare prezentate era şi personal sanitar pregătit.

In Maroc, Levant, Syria începând din 1918 şi lucrându-se 8 ani de zile, s'a reuşit a fi evacuaţi pe calea aerului 4.000 răniţi şi bolnavi.

La noi ideea era veche, însă înfăptuirea de dată absolut recentă.

In Ianuarie 1940 se înfiinţează prima escadrilă sanitară din 5 avionete R. W. D. şi un avion Potez '56, având o capacitate de transport la un parcurs, de 22-27 răniţi.

Avionetele R. W. D. mergeau până la primele formaţiuni sanitare ale armatei terestre, chiar posturile regimentare, iar Potezul făcea îmbarcarea dela ambulanţele divizionare sau dela spitalele de campanie.

Acestea au fost avioanele sanitare cu care am început războiul în Iunie 1941.

Numai graţie însă înţelegerii depline din partea Domnului Ministru al Aerului—General Av. *Gh. Jienescu* —şi a d-lui Comandor Ing. *N. Popp*, Secretar General, aviaţia sanitară aşa de mică la început, s'a putut afirma ca mijloc practic de evacuare, pentrucă s'au afectat prin ordin special în scopul transportului răniţilor avioanele Societăţii „L. A. R. E. S.", şi dela 22 Iunie—31 Decembrie 1941 s'au evacuat pe calea aerului *5.249* răniţi, iar până în prezent peste *10.000* răniţi şi bolnavi, întrebuinţându-se şi avioanele Ju 52.

Având în vedere aspectele actualului războiu, când foarte des se vede în comunicate cuvântul „încercuire",

Având în vedere rănirile produse prin armele utilizate, având în vedere rapiditatea cu care se face transportul şi faptul că din ordinul Domnului Ministru, avioanele Ju 52 se utilizează pentru evacuări de răniţi, iar capacitatea lor este de peste 500 la un parcurs, având în vedere că aproape nu există contra indicaţiuni pentru transport aerian, deoarece numai şocaţii, excitaţii şi cei recent operaţi pe craniu nu pot suporta voiajul în avion, se vede clar marele rol al aviaţiei sanitare ca mijloc de evacuare, mai ales că a-



1



2





proape întotdeauna transporturile sunt însoțite de medici sau infirmiere obișnuiți cu sborul, deci putând ajuta în timpul transportului.

Avioanele sanitare pot fi însă utilizate și în scopul de a duce personal medical sanitar auxiliar, echipe de chirurgi, de bacteriologi, pansamente, medicamente, seruri, hrană, etc. în locuri inaccesibile mijloacelor de transport obișnuite, sau în localități supuse cataclismelor — cutremure, inundații, etc.

Ca personal conducător al acestor avioane, în special a celor mici, se poate utiliza și s'a întrebuințat personalul navigant femenin cu rezultate excelente și fără nici un incident de zbor, realizându-se o economie evidentă în personalul navigant pregătit pentru aviația de luptă.

Rapiditate, perfect utilate, comod instalate, putând aterisa aproape pe orice teren, având asistență medicală și instalațiuni sanitare la bord, avioanele sanitare sunt un mijloc ideal de evacuare în timp de război, iar în timp de pace se pot salva multe vieți printr'un serviciu de transport aerian organizat în acest scop, pe regiunile țării noastre ce cuprind în ele clinici universitare sau mari centre medico-chirurgicale.

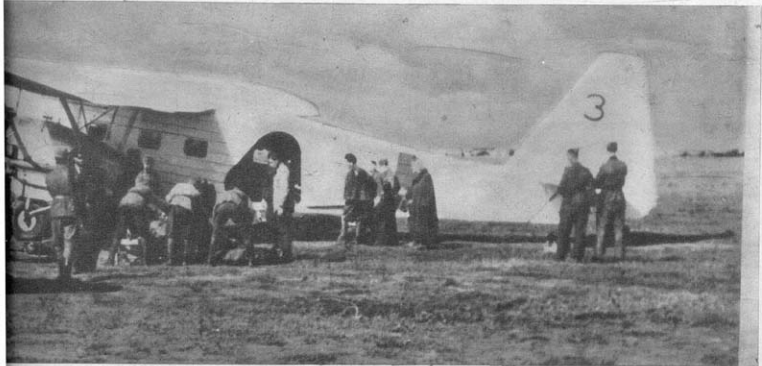
Medic Col. Dr. I. DOBREANU

1) Răniții sunt coborîți din avionul sanitar.

2) Imbarcarea răniților pe avioanele sanitare, pe un aerodrom apropiat de linia de foc.

3) Doamna Virginia Thomas, pilota unui avion sanitar supraveghind îmbarcarea unui rănit.

4) D-ra Mariana Drăgescu, una din sburătoarele noastre dintr'o formație de avioane sanitare.



MEDALIOANE

× **Lt. av. GH. ANTONESCU**

DISTINS ofiţer aviator, caracter de elită şi brav — ca toţi sburătorii noştri de altfel — a aterizat forţat în teritoriul bolşevic la finele anului 1942, avionul său fiind lovit de bombe vrăjmaşe în timp ce executa o misiune de bombardament.

Camarazii, prietenii şi toţi aceia cari l-au cunoscut, iubit şi apreciat, nădăjduesc totuşi într'o regăsire luminoasă şi plină de viaţă!

A. D.

× Lt. av. Antonescu şi Cpt. av. Gh. Oprea, la lucru

Adj. av. EDUARD DUMITRESCU

ADJ. DUMITRESCU EDUARD*), pilot de vânătoare, mort pentru Patrie în lupta sfântă a neamului contra bolşevismului barbar, în ziua de 8 Iulie 1941.

Tânăr, cu mult elan, de mare curaj şi frumoase aptitudini de luptător aerian, a căzut într'o luptă grea cu 3 Rata duşmane. Avionul său fiind incendiat, s'a lansat cu paraşuta: „fiarele" însă l-au mitraliat în timpul scoborîrei, trupul său sosind fără suflare pe pământul Basarabiei desrobite!

A. D.

*) Pe această cale rugăm familiile sburătorilor români — căzuţi pentru Patrie în acest războiu — să trimită la Redacţia revistei noastre fotografiile eroilor pentru a fi publicate, ca un modest şi pios omagiu adus sublimului lor sacrificiu.

× **Lt. mec. GH. SIMONETA**

ERA tânăr, bine legat, frumos, aşa cum sunt eroii din mitologie până azi. Şi era oltean. Va fi avut în sânge svâcneala neostoită a pandurilor Domnului Tudor şi hotărîrea lor imediată când este vorba de victorie sau moarte.

Locotenentul mecanic Gheorghe Simoneta s'a născut în Târgul Cărbuneşti din ţinutul Gorjului, — în sus, pe Jii.

Simoneta era orfan de răsboiu.

Cu aplicaţiuni spre ştiinţele practice, exacte, Simoneta intră în şcoala de ofiţeri mecanici a Aeronauticei şi în anul 1937, obţine tresa de sublocotenent.

Excelent cunoscător al tehnicei avioanelor şi motoarelor, este repartizat unei flotile de vânătoare din Capitală în cadrele căreia activează până la moarte, luând parte la acţiunile operative ale acestei brave unităţi. La 21 Iunie 1941 era de mult pe zonă, — la hotarul ameninţat, iar după căderea Odesei se întoarce în ţară, pe pieptul său aprig cu „Coroana României cu Spade şi panglică de Virtute Militară".

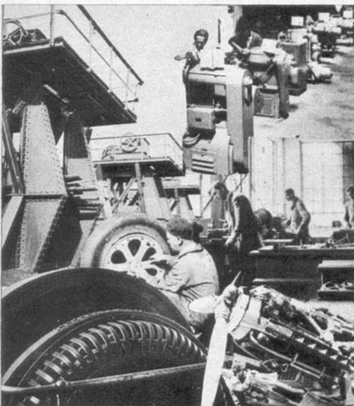
Anul trecut, în August, a pornit din nou pe front, cu unitatea sa ale cărei avioane erau îngrijite atent sub supravegherea lui necontenită şi întreagă. Stă drept în faţa greutăţilor răsboiului şi a Morţii până în ziua de 23 Noembrie 1942 când se prăbuşeşte cu avionul, undeva departe, în cotul Donului.

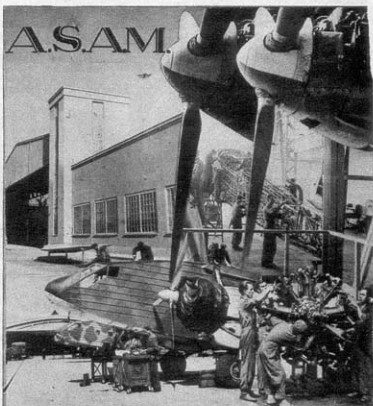
Camarazii săi l-au înmormântat în vestul satului Karpovka, — în vest, ca să fie mai aproape de Gorj, poate...

SIMONETA

LADMISS ANDREESCU

LA STALINGRAD PE KARPOVKA ÎN DECOLAREA SUB FOCUL INAMIC
2 ÎN ME 109 (ÎN LOCUL [illegible]) [illegible]





A.S.A.M

MUNCĂ și LUMINĂ.

215

Administrația Stabilimentelor Aerului și Marinei, una din cele mai harnice și utilate industrii aeronautice de războiu, pe lângă activitatea rodnică de uzină, are în atentă grijă și viața morală și intelectuală a muncitorilor cari activează în cadrul atelierelor sale.

Astfel numai în cursul anului 1942, în cadrul organizației „Muncă și Lumină", s'au orânduit trei excursii de agrement pentru muncitori, pe Valea Prahovei, s'au organizat echipe sportive cu tot utilajul și echipamentul necesar, s'au organizat șezători teatrale literare fiind citate pe țară și regiuni, s'au dat ajutoare în bani muncitorilor lipsiți și s'au servit mese gratuite la peste 200 ucenici ai instituției. Cheltuelile făcute pentru atingerea acestor țeluri de bună îngrijire a muncitorilor s'au urcat la peste 4.000.000 lei.

Iată o muncă rodnică demnă de subliniat, pe care o vestim cu plăcere pentru roadele ei.

Dăm aci câteva fotografii luate din domeniul de muncă și recreație al acestei instituțiuni românești.

L.

...ltimă indicaţie înainte de decolarea echipajului. (S. M. P.)



PROTECŢIA NAVIGAŢIEI AERIENE

O definiţie a acestei noţiuni poate fi dată prin *totalitatea măsurilor luate în scopul de a asigura decolarea, sborul pe un anume traseu şi aterisarea avionului pe terenul dorit, în bune condiţiuni.*

Spre deosebire de mijloacele de locomoţiune terestre, la cari aceste măsuri sunt luate prin însăşi creiarea drumurilor pe care se mişcă vehiculele şi prin semnale vizibile depe aceste drumuri, menite a regla circulaţia pe ele (şosele sau căi ferate), în deplasările aeriene, măsurile de asigurarea decolării, sborului şi aterisării sunt vizibile numai în parte, iar adeseori această vizibilitate este redusă la zero şi de aci nevoia ca ele să fie completate cu alte mijloace a căror percepere este lăsată altor simţuri ale conducătorului.

Dacă locomotivele şi vehiculele sunt în general conduse (ghidate) în deplasarea lor, prin linii ferate sau şosele, cari leagă punctele de plecare cu locurile de destinaţie, avioanele în sbor trebuiesc şi ele conduse pe un anumit drum, dela punctul de plecare la locul de destinaţie.

Pe timp frumos şi de bună vizibilitate, orientarea pilotului ce are la îndemână o hartă a terenului deasupra căruia sboară, nu formează o prea mare dificultate.

Pe timp de proastă vizibilitate, orientarea vizuală a pilotului devine imposibilă şi el este în pericol nu numai de a nu ajunge la locul de destinaţie, dar prin greutatea sau imposibilitatea găsirei unui teren propriu de aterizare, este expus la accidente.

Avionul este pus în afară de aceste pericole prin *„măsurile de protecţia navigaţiei aeriene"*

Să luăm pe rând cele trei faze ale unui sbor aerian şi anume *decolarea, sborul propriu zis* şi *aterisarea* şi să vedem în ce constau măsurile de protecţie a navigaţiei aeriene pentru fiecare fază în parte.

DECOLAREA

Inainte de decolare, în vederea execuţiei unui sbor pe un anumit traseu, pilotul primeşte primul element de protecţie a navigaţiei şi anume *Buletinul meteorologic*, pilotul fiind astfel prevenit de diferitele stări atmosferice ce va avea de întâlnit în cale.

Decolarea trebuie astfel făcută încât vântul să bată din direcţia pe decolare, altfel avionul este în pericol de a fi accidentat. Măsurile de protecţie sunt luate prin prevederea pe teren, a unui dispozitiv care să indice direcţia vântului, fie printr'o mânecă de vânt, fie de către un horn cu fum, fie de un dispozitiv în formă de T denumit „T-eu".

Pentru a uşura avionul în timpul decolării, se construiesc piste de decolare betonate.

Dacă decolarea se face pe timp de noapte, pista de decolare este luminată, fie prin proectoare puternice, fie că este numai marcată prin lumini aşezate de o parte şi de alta şi de-a lungul ei.

SBORUL PROPRIU ZIS

După ce avionul a decolat cu ajutorul instrumentelor de orientare de bord, se îndreaptă spre punctul dorit.

Dacă atmosfera este clară şi pilotul se poate orienta după diferitele elemente de orientare depe pământ, pe care le vede, ca: şosele, căi ferate, localităţi, sborul se efectuiază în condiţiuni sigure din punct de vedere al orientării.

Dacă sborul se face pe timp de noapte, însă atmosfera este clară, adesea orientarea avionului în sbor se face cu ajutorul unor faruri luminoase, asemănătoare farurilor de pe coastele mărilor, cari sunt plasate în lungul rutelor de urmat, la distanţe de ordinul zecilor de kilometri.

Dacă însă atmosfera nu permite o bună vizibilitate şi dacă



Tren sovietic imobilizat de bombele aliaţilor (P. K.)

avionul nu-şi mai poate determina poziţia în spaţiu, adică deasupra cărui punct depe sol se găseşte, el are nevoie de concursul altora care să-l ajute a-şi determina singur poziţia sau să i se comunice această poziţie dela pământ.

De aici apare nevoia de legătură între avion şi anumite organizaţiuni terestre, cari sunt capabile a-i da informaţiunile arătate mai sus.

Natural că pentru această legătură nu se pot utiliza mijloace acustice, optice sau electrice cu fir; singurul mijloc de legătură este acela al undelor electromagnetice, creiate cu ajutorul aparatelor de radio electrice aflate atât la bordul avioanelor cât şi la pământ, realizând astfel legătura bilaterală.

Aceste aparate constau din posturi de emisie şi posturi de recepţie a undelor electromagnetice, de puteri şi forme diferite, pentru a răspunde scopurilor pentru cari sunt destinate.

In afară de posturile de emisie şi recepţie obişnuite, posturile de emisiune terestre cari permit avioanelor ca ele să se orienteze singure cu ajutorul posturilor de recepţie dela bord, se numesc *Radiofaruri terestre*.

Posturile de recepţie terestre sau de bord, cu ajutorul cărora se fac orientările, se numesc *Radiogoniometre*.

Putem spune deci că orientarea avioanelor în sbor, fie din avion, fie dela sol, se face cu ajutorul radiofarurilor şi radiogoniometrelor.

Scopul acestei aparaturi este de a feri avionul de rătăcire — şi de aci toate consecinţele rele adică de a-i da un ajutor sau o protecţie pe timpul sborului evitându-i accidentele.



Explozie formidabilă sau camuflaj?
(R. Aeronauticei)

LA ATERIZARE

Să presupunem că avionul a ajuns în apropierea terenului pe care trebue să ateriseze.

Mai întâi, pilotul avionului trebue să ştie cari sunt limitele terenului de aterisaj înăuntrul căruia poate aterisa şi pentru aceasta, terenul este marcat cu ajutorul unor semnale de delimitare denumite *Balize*, cari constau din nişte panouri de o formă specială, vopsite în două culori (alb şi roşu) pentru a fi distinse uşor; aceste panouri au, în dreptul sau deasupra lor, lămpi în formă de tuburi, cari prezintă un unghi cu vârful spre interiorul terenului, pentru marcarea acestuia pe timp de noapte.

Dacă există şi mijloacele de protecţie arătate mai sus pentru decolare ca: marcarea pistei de aterisaj, mâneca, Teul, sau hornul cu fum, care să arate sensul direcţiei de aterisare, aterisarea avionului în bune condiţiuni este asigurată.

Pentru aterisajul în timp de noapte însă, când atmosfera este clară, în afara lămpilor balizelor de delimitare, a lămpilor care marchează pista şi lămpilor de deasupra T-ului de vânt, se mai aprind o serie de lămpi roşii cari sunt instalate pe acoperişul clădirilor din jurul Aerodromului, denumite balize de obstacol, cari dau avionului siguranţa de a nu se ciocni cu vreunul din acele obstacole.

Dacă nu se dispune de o pistă de aterisaj marcată electric, fie că este ea betonată sau nu, atunci terenul se iluminează cu unul sau două proiectoare puternice, speciale cari trimit un fascicol luminos într'un plan orizontal imediat deasupra terenului de aterisaj.

Aterisarea, ziua sau noaptea, pe timp de proastă vizibilitate, necesită însă a se utiliza mijloace radioelectrice, singurele cari pot fi întrebuinţate când este vorba de legătura între puncte care-şi schimbă continuu poziţia în spaţiu, cum este cazul avionului în sbor.

Pentru aceasta, este nevoie de o instalaţie radioelectrică specială, atât la pământ cât şi la bordul avioanelor.

Din cele expuse mai sus reiese că avioanele: pentru decolare, în cursul navigaţiei aeriene propriu zise, precum şi la aterisare, trebuiesc ajutate cu o serie de mijloace, pentru a le asigura evitarea accidentelor.

Totalitatea mijloacelor întrebuinţate în scopul arătat mai sus formează *„Protecţia Navigaţiei Aeriene"*.

Lt. C-dor. ing. M. BOSOANCĂ

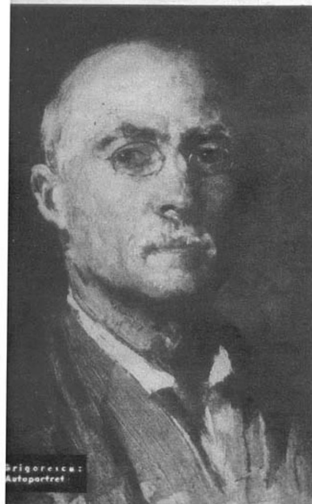
Aproape de obiectiv...
(S. M. P.)

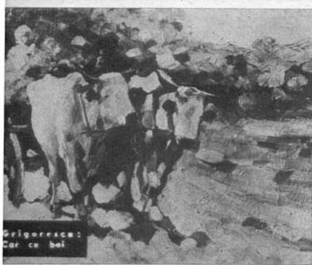


Post telefonic terestru de legătură
(P. K.)



ŢARA NOASTRĂ


Grigorescu: Autoportret


Grigorescu: Car cu boi


Grigorescu: La luminiş


Ţărancă din Poiana Sibiului



...nace lucrând



Ardeleancă torcând



Hidroavioane germane în Marea Neagră (P.K.-S.M.P.)

O ESCORTĂ antisubmarină



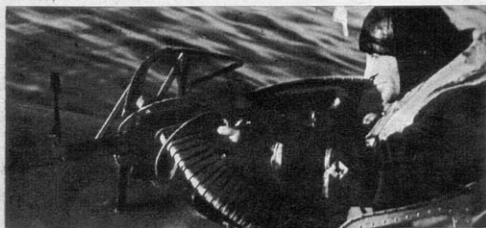
La o bază de hidroavioane pe Marea Neagră, sburătorii români şi germani (P.K.-S.M.P.)



In patrulare deasupra mării (P.K.-S.M.P.)



Hidroavion german decolând (P.K.-S.M.P.)



MARINA comunică aviaţiei prin radio, acţiunea prevăzută pentru ziua de azi.

— Convoi dela „x" spre „y".

— Plecare din „x".

— Necesar: escortă şi vânătoare antisubmarină.

Şefii Bir. operaţii ai Comand. Aero Român şi German se întrunesc şi discută posibilităţile de satisfacerea cererii.

Aplecaţi asupra unei hărţi mari, ei calculează drumuri, distanţă, timpuri.

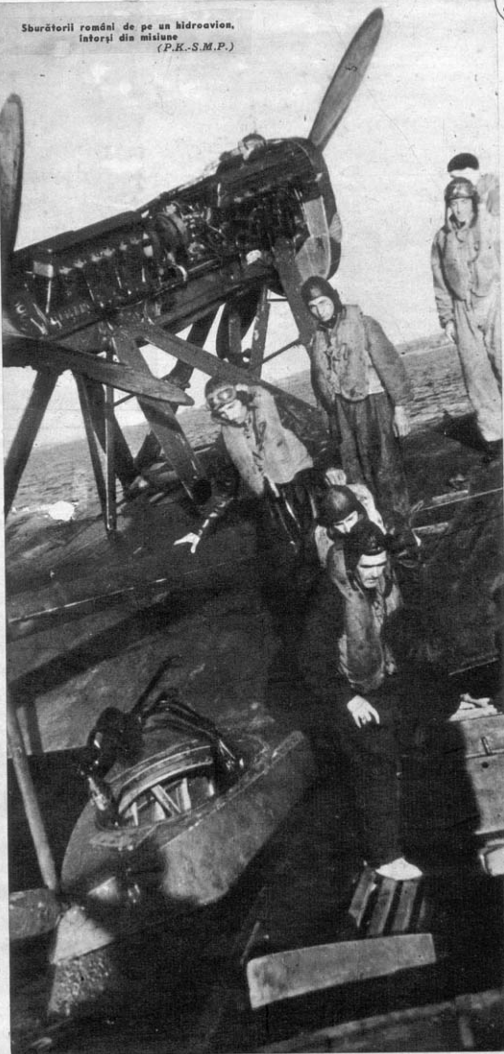
Comandantul aprobă, se dă ordinul de operaţii către escadrile şi merg şi ei să se odihnească 2—3 ore, după lucrul încordat al unei zile.

La Hidroscală, tehnicienii lucrează încă la lumina unei lanterne; umbrele lor se profilează fantomatic în întuneric.

Hidroavioanele odată pregătite şi gata de misiune, mecanicii se dau şi ei unei binemeritate odihne.

Pentru scurt timp, liniştea s'a întins peste întreaga bază.
Se aud numai murmurul liniştit al mării şi paşii măsuraţi ai sentinelelor.
„Deşteptarea! — Misiune".
Primele echipaje s'au sculat.
Puţin mai târziu înväluiţi în semiobscuritatea zorilor, ne îndreptăm spre hidroavioane. Cu tot costumul de sbor simţim răcoarea dimineţii.
Suntem doar în Noembrie. Un zgomot puternic spintecă liniştea.
Motorul în plin, apa sare în jurul hidroavionului şi apoi la drum.
O pâclă uşoară pluteşte pe mare. Pachete de nori alunecă pe lângă noi şi o boare uşoară isbeşte parbrise-ul.
Spre Est, la orizont soarele îşi aruncă prin ceaţă primele săgeţi.
El apare din timp în timp prin peretele de nori.
In depărtare se profilează deodată siluetele navelor.
Intr'o lungă linie de şir, plutesc navele de transport, escortate de vedetele rapide germane, distrugătoarele şi torpiloarele române.
Un perete de nori ne mai împiedică încă odată vederea.
Il străpungem sburând la mică înălţime deasupra apei.
Am ajuns la convoi şi lansăm semnalul de recunoaştere. Sburăm apoi în jurul navelor care duc cele necesare camarazilor ce luptă în Caucaz.
Ochii noştri cercetează cu atenţiune pe întinsul apelor. Este puţin cam greu să distingi ceva în pâcla şi boarea dimineţii.
Deodată zărim ceva rotund — ceva se scufundă şi se ridică — pare o mingie în valuri — o mină.
Lansăm un semnal şi virăm în jurul punctului. Navele au observat şi evită locul indicat. Observatorul notează locul pe hartă. Regiunea minată va fi curăţată mai târziu.
Sburăm mai departe în jurul convoiului.
Dacă o navă ar fi lovit mina? Mii de tone de reaprovizionări ar fi lipsit camarazilor noştri. Pilotul meu român întoarce capul spre mine şi surâde.
Rezultatul îl bucură.
„Foarte bine" aud eu în receptoare.
Dinspre Est vine în zbor rapid un alt hidroavion român. Pică asupra unei vedete rapide germane, virează brusc, reduce viteza şi lansează un semnal „obiectiv de atacat".
Condusă de hidroavion, nava cu motoarele în plin ridică prova peste valuri. Pare săritura unei fiare. Toată viteza înainte.
Regret că nu sunt în avionul acela. Noi trebuie să rămânem la convoi.
Acum vine să ne schimbe un hidroavion german. Il întâmpinăm, un mic semnal amical şi ne îndreptăm spre Bază.
După ce am aterizat, soseşte aparatul Căpitanului P. Legănare pe aripi.
Succes! Ostaşii aleargă către malul apei — Se bucură şi ei — Este doar şi succesul lor.
Căpitanul „P" povesteşte: Mă cam plictisisem cu atâta căutare.
Nimic altceva decât apă. Deodată zăresc o dâră subţire la suprafaţă. Intr'acolo! Periscopul unui submarin, căruia îi zăresc apoi şi chioşcul.
Pic, virez, lansez bombele ce cad lângă chioşcul submarinului. Se ridică o jerbă de apă şi apoi apare o pată mare de ulei.
— Lovit! — Mai mult decât atâta, am condus acolo şi o vedetă germană, care a lansat mine antisubmarine.
Pata de ulei creşte din ce în ce. Acest submarin nu se va mai apropia niciodată de convoaele noastre, încheie ofiţerul.
Un nou echipaj se apropie, felicită pe camarazi şi pleacă să schimbe pe cei din aer.

Corespondent de război
C. A. STACHELSCHEID
(P.K. Sudosten)


Sburătorii români de pe un hidroavion, întorşi din misiune
(P.K.-S.M.P.)



Chipuri de sburători văzute de unul de ai lor



...Legat de glie...

Am plecat la miliție
Cu condei și cu hârtie



Gradul înainte fuge
Speriat că... îl ajunge!



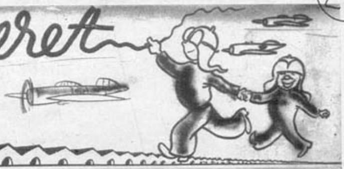
Fraților!
Adunați de prin Flotilă
Și-aduceți la... Escadrilă?

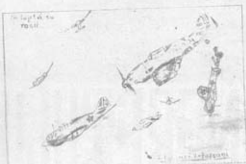




Cum aș vrea dulce copilă
Ca să vin la escadrilă

Pentru tineret







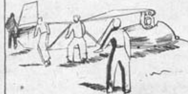


Lansarea cu „LANDOW-UL”

Tamburul este în pană, așa că vom studia metoda de lansare cu „sandow”

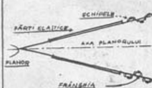


Patru oameni mențin planorul



și alți trei se ocupă cu manevrarea fiecărei frânghii a „sandouvu-lui”





Unghiurile formate de cele două frânghii și axul planorului trebuesc a fi riguros egale

Profesorul socotește numărul de pași care trebuesc făcuți pentru a întinde sandouvu-l...



La 15 pași porniți fără a alerga!

Oamenii din echipa planorului se cramponează în spatele aparatului, în timp ce...

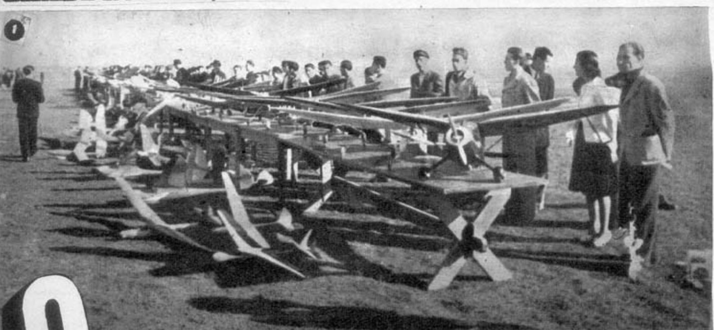


Echipele de tracțiune întind frânghiile sandouvulu-i măsurând pașii cu voce taro...



Vom examina lecția viitoare metoda adoptată pentru a „lansa planorul”





AVIAŢIA TINERETULUI

OCHII lumii întregi sunt aţintiţi astăzi asupra aviaţiei, care înseamnă avânt, îndrăsneală şi tinereţe.

Dar aviaţia unei ţări nu poate progresa fără sprijinul şi participarea întregii naţiuni. Ea se adresează tuturor şi în primul rând tineretului, care trebuie nu numai s'o admire, dar să o şi trăiască, spre a o înţelege şi a o preţui. Ea e şcoala răbdării, a perseverenţei şi a jertfei eroice, dar şi trăirea celor mai mari satisfacţii.

Sunt trei etape mari în care tineretul ia contactul cu aviaţia.

Etapa de apropiere şi de imitaţiune, *aeromodelismul;*



Etapa de iniţiere în tainele sborului şi de înfrăţire cu aripile, culegând în aer satisfacţiile meritului şi curajul personal, *planorismul* (sborul fără motor);

Etapa finală de stăpânire a spaţiilor aeriene, prin utilizarea puterii motorului, *aviaţia de turism;*

Aeromodelismul constitue, desigur, cel mai minunat mijloc de a atrage tineretul spre marea taină a sborului.

Aeromodelele sunt minunate jucării sburătoare, aeroplane în miniatură, jucării lucrate după principii ştiinţifice cari sboară ca orice avion mare, învingând legile gravităţii. Cu toate acestea aeromodelele se construesc uşor şi orice copil poate ajunge, în foarte scurtă vreme, un desăvârşit aeromodelist. La executarea unui model sburător, tânărul constructor va pune, în afară de pasiune şi dragoste de aviaţie, multă inventivitate şi mai ales multă răbdare. Aeromodelistul descifrează cu pricepere şi seriozitate cele mai complicate planuri, pe cari şi le realizează uneori chiar singur, îşi pregăteşte cu grijă materialele şi execută lucrul cu entuziasm şi cu metodă. De multe ori nu-ţi vine să crezi că aeromodelul alcătuit din panouri de placaj şi baghete subţiri încheiate cu multă grijă, o adevărată lucrare de maestru, construită cu migăloasă exactitate, e opera unui copil, care de cele mai multe ori, nu are nici 14 ani.

Cea mai mare mulţumire a unui aeromodelist o constitue însă sborul modelelor construite de el. O zi la câmp în bătaia vântului şi arşiţa soarelui, când modelele îşi iau cuminte sborul pe aripile vântului sau se pierd în înălţime duse de minusculele motoraşe, care nu mai prezintă nici un secret pentru un aeromodelist, răsplătesc cu prisosinţă toată truda lucrului. Pentru a-i înţelege sborul şi a-i îndrepta greşelile aeromodelului construit de el, aeromodelistul va învăţa cu uşurinţă şi cu pasiune multe din legile sborului mecanic. Şi nicăeri legile şi principiile învăţate nu vor găsi o mai grăbită aplicaţiune practică ca în acest domeniu. Aeromodelismul este astfel o adevărată şcoală activă.

De aci şi până la sborul fără motor nu mai este decât un pas.

Sborul fără motor! Marea şcoală a disciplinei consimţite, a camaraderiei şi a curajului.

E şcoala celui mai curat elan tineresc, a celei mai frumoase vârste. Şcoala care înfrăţeşte tinereţea cu natura.

Ce poate fi mai frumos şi mai atrăgător pentru un tânăr de 16—18 ani, decât să-şi petreacă vara la o şcoală de sbor fără motor, în mijlocul naturii, cu pielea bronzată de arşiţa soarelui, cu muşchii oţeliţi în eforturi, cu privirea limpede, ca limpezimea cerului pe care-l cucereşte aproape pe nesimţite.

Aci tânărul învaţă să sboare. Şi dela început sboară singur. E singur stăpân pe pasărea lui care-l ascultă cuminte şi cu care se identifică pe nesimţite.

Primul salt te ridică doar o palmă dela pământ şi totuşi începi să simţi că 'eşti sburător. Primul sbor în linie dreaptă, apoi primul viraj, după care vine şi primul brevet.

In sfârşit eşti sburător adevărat.

Ai smuls aproape singur taina acestei minuni, numai în câteva săptămâni, ajutat de îndemnul şi efortul camarazilor, de priceperea instructorilor şi de dragostea ta de sbor. Şi te îndrebi cum mai pot exista tineri cari nu ştiu încă să sboare şi cum mai pot exista oameni cărora le e frică de aviaţie.

Incep apoi sborurile plutite. Descoperi în sfârşit şi marea taină a sborului fără motor. Aştepţi cu nerăbdare un vânt bun, care să te ridice cât mai sus şi să te ţie cât mai mult deasupra celorlalţi. Acolo sus în liniştea neturburată a văzduhului te înfrăţeşti cu pasările cerului, cărora le smulgi pe nesimţite secretul sborului plutit. Câştigi un simţ nou cu care Dumnezeu a înzestrat numai anumite păsări, acela de a descoperi curenţii invizibili, cari te ridică la înălţimi nebănuite în imensitatea seninului albastru.

Aşa s'au înălţat cu planorul piloţi temerari până la 7000 m. deasupra punctului de lansare, sau au reuşit să stea în aer 48 de ore încontinuu. Două zile şi două nopţi încheiate să sbori fără motor şi fără benzină, ajutat numai de instinctul de pasăre al sburătorului planorist!

In timp ce sborul fără motor e supus elementelor naturii, pe cari pilotul caută să le speculeze în favoarea lui, *sborul cu motor* învinge impetuos aceste elemente.

Pentru un sburător desăvârşit, avionul e jucăria capriciului său şi prietenul lui cel mai bun.

Aviaţia prin cele trei etape: de apropiere şi imitaţiune, de iniţiere şi de stăpânire a spaţiilor aeriene, creiază, dintre elementele ei, o generaţie nouă de tineri formaţi la şcoala curajului şi a disciplinei liber consimţite.

Aeromodelismul creiază disciplina lucrului şi satisfacţia realizărilor, în timp ce sborul fără motor formează caracterul, disciplina şi curajul, iar sborul cu motor desăvârşeşte această operă formând pe sburătorul civil şi militar în slujba neamului.

La noi s'a înfiinţat de curând o organizaţie denumită „Tineretul aviatic român" (T.A.R.), lucrând în cadrul Direcţiei Aeronauticei Civile din Subsecretariatul de Stat al Aerului, care şi-a propus să realizeze o cât mai mare şi mai frumoasă generaţie de sburători din tinerii entuziaşti ai neamului nostru.

T. A. R.-ul dispune de toate mijloacele pentru conducerea, îndrumarea şi înzestrarea atelierelor şcolare de aeromodele, tabere de vară pentru aeromodelism, minunate şcoli de sbor fără motor, situate în cele mai pitoreşti regiuni ale ţării, şi serioase şcoli de sbor cu motor, bine înzestrate şi admirabil încadrate.

Subsecretariatul de Stat al Aerului nu precupeţeşte nici un efort şi nu face nici o economie pentru realizarea scopului propus. Vrea ca începând cu mici aeromodele şi sfârşind cu bărbătescul sbor în avionul cu motor, să creeze pe sburătorul desăvârşit, perseverent, disciplinat şi curajos, simbolul puterii neamului, neînfricat apărător al cerului românesc.

La efortul Subsecretariatului de Stat al Aerului, s'a adăogat deosebită înţelegere, bunăvoinţă şi ajutor din partea Ministerului Culturii Naţionale, care a deschis larg porţile tineretului şcolar spre cea mai mândră şi folositoare activitate — aviaţia.

Aviaţia a fost întotdeauna şi este şi astăzi simbolul înălţării spre ideal, spre frumos, spre mai bine. Un sburător se desprinde de lutul pământului, trăind în sfera înaltă a unui ideal eroic.

Deaceea, părinţi şi profesori, lăsaţi copiii să lucreze modele sburătoare, îndemnaţi-i şi ajutaţi-i să treacă pragul şcoalelor de sbor fără motor şi admiraţi pe cei ce ajung să stăpânească văzduhul.



3

1. Aeromodeliştii la un concurs.

2. Lansarea aeromodelelor.

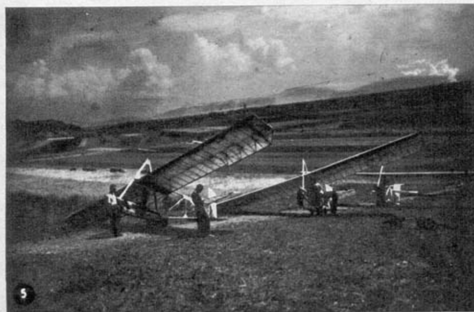
3. Un tânăr constructor de aeromodele.

4. Aşteptând semnalul de lansarea aeromodelelor.

5. Planoarele sunt pregătite pentru sbor.

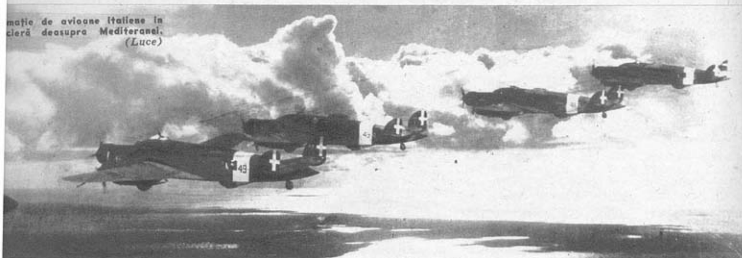


4



5





mație de avioane italiene în cieră deasupra Mediteranei. *(Luce)*

ALIAȚII NOȘTRI

Sub scutul ocrotitor al Sfântului Anton de Padova.



areşalul Milch inspectând
iaţia pe frontul de Est,
iarna
(Der Adler)



Vice-amiralul japonez Ne Nomiro la mormântul Eroului Necunoscut.





Hidroavion german din formaţiile de pază ale Atlanticului
(P. K.)



Echipajul unui bombardier italian controlând pe hartă efectele raidului victorios.
(Luce)

Un pod peste o apă din spatele frontului rus aruncat în aer de bombardierele germane.
(P. K.)



Informaţiuni

Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI" roagă pe această cale pe domnii Comandanţi de Comandamente şi Unităţi aviatice aflate pe front, precum şi pe toţi sburătorii cari posedă fotografii, desene, schiţe şi orice fel de alt document care ar interesa acţiunea glorioasă a Aeronauticei noastre în războiul contra bolşevicilor, să le pună la dispoziţia revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deasemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportagii, schiţe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obţine aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI", Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, Bucureşti.



Lt. Colonel aviator CESARE de PORTO

Noul ataşat militar aeronautic al Italiei în România — Lt. Colonel Cesare de Porto — este un emerit sburător de războiu.

A fost decorat cu „Medalia de argint a Valorii militare" pentru strălucite acţiuni de bombardament asupra Maltei şi Convoaielor engleze din Mediterana.

Dela locul noului său post, va avea desigur posibilitatea să cunoască în amănunt glorioasele fapte de arme ale sburătorilor români — fraţi de acelaş sânge şi de arme — strângând şi mai mult legăturile de prietenie dintre cele 2 ţări surori, ce luptă pentru aceiaşi cauză sfântă.

„Aripi Româneşti"

*

Trăsnetul preferă pe bărbaţi.— Instituţiile de asigurare au constatat că printre zece persoane lovite de trăznet se găsesc în medie 8 bărbaţi şi numai 2 femei. Această constatare s'a făcut pe baza statisticelor. Numărul procentual mult mai redus al femeilor se explică, după părerea societăţilor de asigurare, prin faptul că femeia se expune în genere mai puţin vremii proaste şi pericolelor ei. — (E. S. S.)

REVISTA „Aripi Româneşti" apare în condiţiuni grafice excepţionale, tipărită la fotorotogravură, cu copertile în culori pe hârtie specială Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentru ca ţelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 şi 25 ale fiecărei luni.

*

REVISTA „Aripi Româneşti" fiind o continuare fără întrerupere a revistei „Magazin Aeronautic" — căreia i s'a schimbat titlul şi a devenit organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului — a fost îndreptăţit faptul ca atât anul, cât şi numărul de apariţie să fie cele conforme cu realitatea.

*

Problema vitaminelor în Reich.—La Berlin s'a înfiinţat un nou institut pentru cercetarea vitaminelor, cu misiunea să procure materialul necesar guvernului Reichului pentru luarea măsurilor politico-sanitare şi alimentare în domeniul problemei vitaminelor. Institutul se va ocupa deasemenea cu controlarea metodelor pentru obţinerea alimentelor bogate în vitamine şi pentru menţinerea conţinutului natural de vitamine în ele. In afară de aceasta are misiunea să facă „bilanţul vitaminelor" pentru teritoriul Reichului şi pentru toate grupurile populaţiei şi profesionale.—(E.S.S.)

*

O balenă... bombardată. — Un pescar din Las Palmas a dat în timp ce pescuia în Mediterana peste o massă mare şi neagră. Şi-a chemat tovarăşii cari pescuiau prin apropiere cu bărcile şi a putut vedea că este vorba de o mare balenă care plutea moartă la suprafaţă. Oamenii au reuşit să tragă pe plajă uriaşul animal care măsura aproape 15 metri lungime şi avea 5 tone.

Cauza morţii fusese explozia unei bombe de apă pe care apărarea britanică împotriva submarinelor o lansase convinsă la apariţia balenei că are deaface cu un submarin. Explozia a sfârtecat în multe părţi trupul.

(E. S. S.)



LT. MAX MANOLESCU

1.000.000 KM. DE SBOR. — *In cursul lunei trecute renumitul observator român — lt. Max Manolescu — şef pilot la Soc. română de navigaţie aeriană, a împlinit impresionanta cifră de 1.000.000 km. parcurşi în sboruri de transport aerian.*

Este primul pilot român care a ajuns la această activitate, cu adevărat prodigioasă, mai ales dacă ţinem seamă că acest sburător face parte din aviaţia militară în cadrul căreia are încă alte sute de ore de sbor şi de activitate depusă pe terenul propagandei aeriene (meetinguri în ţară şi străinătate).

Pilot desăvârşit — un mare talent la sbor — Max Manolescu trece cu temeritate dela comanda avionului celui mai fin şi delicat de vânătoare şi acrobaţie, la avionul cel mai greu, multimotor al aviaţiei de bombardament sau de transport.

Pe lângă aceste înnăscute calităţi de sbor — îmbinate cu o serioasă pregătire tehnică de specialitate — Max Manolescu este expresia permanentă a modestiei, camaraderiei şi delicateţei sufleteşti.

Nu este deci de mirare simpatia sinceră manifestată de toţi cei care-l cunosc.

In pragul unui nou milion de kilometri de sbor — care a însemnat înconjurul pământului la equator de cca 23.000 ori sau efectuarea parcursului Bucureşti-Paris de cca. 500.000 ori — revista „Aripi Româneşti" adresează cele mai bune urări de succes şi noroc la sbor! **Al. Dem.**

„ARIPI ROMÂNEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, Instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: lei 3000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9- inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. Bucureşti. — Tipărită în ziua de 10-III-943.

Taxa poştală plătită în numerar conform aprobării Nr. 225820/1942 a Direcţiei Generale P. T. T.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC, versificat
și de GION, animat

DEGAJAREA

Termenul acesta-adesea, făptuindu-l e-o salvare
Și el e cuplat se știe, vezi cuvântul angajare.
D e g a j a r e a, pe'nțelesul celor care-s sburători,
E un fel de „SALUTARE" și de-ascundere prin nori.
Degajarea-i o metodă, intr'o luptă-aeriană,
Mai ales când n'ai cartușe și motoru'ți este'n pană,
Degajarea poat'să fie și în sborul de formație,
Și-i un fel de dat la-o parte, ca să nu ai palpitație,
In concluzie degajarea este ceea ce-ați citit,
Ca s'o înțelegi mai bine, recunosc, trebuie simțit.

DEOCHIAT

Cine nu știe înțelesul lui curat!
Nu odată se aude: ptiu! Că de-aia-am capotat,
Fiindcă n'ați avut de lucru și cu toți m'ați deochiat.
Asta'nseamnă deochiatul e o scuză un pretext,
Ce pe vremi în aviație, devenise-un fel de „LEX"
Astăzi însă deochiatul și-a pierdut aroma sacră,
Rare ori mai poate merge la nevastă și la soacră,
In bătrâni, cerea cenușă, un cuțit și-un descântat.
Astăzi însă deochiatul e-un motiv ne'ntemeiat.

DERIVA

Derivă cuvântu-acesta să-l explic cum se cuvine,
Ca să poată să'nțeleagă, precum vreau eu orișicine,
Cere un volum aparte, chiar un curs de lămurire,
Studiat filă cu filă, nu catren de amăgire.
Totuși, pentru-a fi in nota scopului propus, explic
Că deriva este unghiul când te decalezi un pic
Dela cale-adevărată, cauza într'un cuvânt,
Fiind ori busola proastă, ori rafalele de vânt.
Este ceeace se spune despre-un om sau despre-o divă,
Care nu-și țin drumu sfoară, ci au mersul în derivă.
Tot derivă mai înseamnă în discuții înfocate,
Vorbăria celui care, dela un subiect se-abate.
După cum vedeți deriva, pentru cel ce-o studiază,
Nu odată schimbând sensul, în greșeală poat'să cază,
Căci derivă mai înseamnă și-apendic de fuselaj,
Care de s'a rupt vre-odată, dă necaz și mult tapaj.



DESTIN

Să explic cuvântu-acesta recunosc că-mi este greu
Filozofii spun destinul că-i creiat de Dumnezeu.
Alții spun c'ar fi o farsă, joc de zar în viață-ascuns,
Ce împarte pe măsură tuturor zâmbet și plâns.
Nu știu care-i adevărul, dar destinul eu socot
Că e orb și că el vine, la'nțelept și la netot,
Pentru sburători destinul e un „ce" cu două fețe,
Una-ți oferă viața, ceialaltă: două bețe.

DEVIAȚIA

Este unghiul cu pricina ce elevul sburător,
Când o vorbă la examen îl încurcă foarte-ușor,
Deviația, declinația și deriva laolaltă,
Sunt probleme de șicană, de concepție înaltă.
Termenul nu se găsește monopol în aviație.
Ba din contră se găsește ori și unde-i deviație,
Deviază omul, vremea, deviază luna, vântul,
Toate deviază'n viață, deviază chiar pământul.
Prin urmare nu-i mirare deviația de trezește
In tot omul rezonanță, mai ales cât el trăiește,
Până în prezent progresul deși este în urcare,
Deviației în viață nu i-a dat contracarare.

DICȚIONAR

Cuvântu-acesta, discutat cu mult antren,
Pe-aerodroame și'n birouri, devenind ca un refren
Pentru orice vorbărie cu sau fără subiect,
Lui Dem. Ben. i-a dat prilejul să-și creeze un proiect,
Și să scrie ce se vede: Un vocabular ales,
Pentru toți ce cu aviația vor avea vre-un interes.
Deci, dicționar desigur, dacă vreți să știți ce e,
Recomand cu insistență, așteptați până la „V"
Ar's'apară în revistă și atunci „vocabular"
Ar'să lămurească totul ceea ce-i „dicționar"

CĂRĂC

CURIOZITĂŢI

■ **Un chimist** american a reuşit să fabrice din gumă arabică, diamante sintetice cu greutatea de 1/13 carate.

■ **Lichenii** de pe vârful munţilor trăesc 1000 ani.

■ **In fiecare** secundă cad pe suprafaţa globului 16.000.000 tone de ploaie şi zăpadă.

■ **In Japonia** cresc 4.000 varietăţi de orez.

■ **Pe glob** există 400 specii de plante care mănâncă insecte.

■ **Scoarţa** pământului s'a răcit, devenind solidă în 2.000.000 ani. Totuşi străduiţi-vă să faceţi mai mult bine.

■ **Sunt** mai multe secole în viaţa unei stele cereşti decât secunde în viaţa unui om.

■ **In Cuba** trăeşte cea mai mică broască din lume. Ea este mai mică decât un sâmbure de cireaşă!

■ **In 1937** au fost în Statele Unite 185.000 de incendii de păduri, adică un incendiu la fiecare 3 minute.

■ **Fenicienii** au împrumutat arta fabricării sticlei dela Egipteni; însă ei au descoperit procedeul fabricării sticlei transparente, în care s'au desăvârşit ca meşteri mari.

■ **Din rezistenţa** vitală a insectelor este de remarcat aceia a ploşniţei care poate să trăiască fără hrană timp de 18 zile! De aceia când pune „mâna" pe câte un biet om, vai de trupul lui...

■ **Râme de 4 metri lungime**. In unele locuri ale Australiei există un fel de râmă lungă de 4 m. care are un corp format din 350—500 de inele. Ouăle acestor viermi au o lungime de 5—8 cm. şi, ca şi ouăle de rechin, o coajă marron, groasă. Se pare că singurul duşman al acestei râme uriaşe este o pasăre înrudită cu pescăruşul nostru lungă de 45—47 cm. care se hrăneşte cu insecte, mici mamifere etc. (E.S.S.)

■ **Un nou aparat Roentgen.** Ziarul finlandez „Uusi Suomi" publică ştirea asupra invenţiei unui tânăr docent de fiziologie finlandez, dr. Vilske. Acesta a inventat un aparat, cu ajutorul căruia este posibilă constatarea exactă a aşezării corpurilor străine din organismul omenesc. Cu aparatele de până în prezent nu se putea stabili la ce adâncime se află un corp străin în organismul omenesc. Aparatul a fost construit pentru spitalul militar din Helsinki şi văzut de conducătorul medicilor germani, dr. Conti, cu ocazia vizitei acestuia în capitala Finlandei. Acum s'a hotărît fabricaţia în serie a noului aparat. (E. S. S.)

■ **Are viitor automobilul electric?** Electromobilul sau automobilul electric este mai vechiu decât automobilul obişnuit, dar odată cu ivirea acestuia din urmă s'a profetizat dispariţia pe curând a primului, din mai multe motive: automobilul cu benzină este mai rapid şi mai independent decât automobilul electric, al cărui randament depinde de cantitatea de curent, pe care o poate acumula rezervorul lui; primul e deasemenea mai uşor, căci nu trebuie să transporte cu el acumulatori grei. Toate aceste desavantagii nu mai contează dacă se foloseşte electromobilul în domeniul corespunzător calităţilor lui. Electromobilul este deosebit de rentabil în domeniul transporturilor, fiind chiar superior automobilului cu motor Diesel şi cu generatoare de gaz. Deasemenea întreţinerea este mai ieftină şi durabilitatea mai mare. Un electromobil de 30 ani nu mai este modern, dar totuşi se păstrează atât de bine, încât lucrările de reparaţie sunt mult mai puţin costisitoare decât la automobilul obişnuit, mult mai nou. Viteza maximă a unui electro-autocamion cu o capacitate de încărcare de 1,5 tone este de aproximativ 25 km. pe oră, viteză pentru circulaţia în oraşe, unde folosirea electromobilului este avantajată şi în privinţa aprovizionării cu curent. Deci în traficul în oraşe şi la distanţe mici, electromobilul poate aduce mari foloase, când vor fi instalate mai ales şi distribuţiile electrice pe întreg întinsul unui oraş mare şi suburbanele lui, unde se pot schimba rezervoarele consumate cu altele încărcate. Un electromobil exemplar s'a creiat prin electromobilul Bleichert german. Pentru transporturile comunale, de pildă transportul gunoiului, sunt foarte indicate electromobilele. Şi poşta Reichului foloseşte de ani de zile electromobile. (ESS).

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, elevi, studenţi, personalul din aeronautica militară şi civilă; ofiţerii, subofiţerii şi trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Preţul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonaţi care doresc să-şi achite abonamentul, o pot face, trimiţând suma pe adresa administraţiei revistei, în str. Sărindar Nr. 9 Et. I Bucureşti.

● Domnii abonaţi care nu primesc revista, deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe administraţia revistei printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebue semnalate administraţiei revistei, pentru ca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesaţi.

● Toţi domnii abonaţi la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Româneşti"* până la expirarea termenelor făcute, în preţul acelor abonamente.

ARIPI ROMÂNEȘTI



LEI 15

MITRALIERA ȘI TRAGATORUL EI LA BORDUL UNUI AVION ROMANESC.

(S. M. P.)